

Investimentos

Brasil precisa destinar R\$ 295 bilhões para mobilidade

Confederação Nacional da Indústria (CNI) apresenta estudo que traça raio-x do setor até o ano de 2042

Estudo encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) sugere serem necessários R\$ 295 bilhões em investimentos, até 2042, na infraestrutura de mobilidade urbana das 15 principais regiões metropolitanas do País.

Intitulado "Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização", o estudo lista também uma série de recomendações visando a ampliação e a modernização dos atuais sistemas de mobilidade urbana.

Dos R\$ 295 bilhões calculados pelo levantamento, R\$ 271 bilhões teriam como destino a expansão de linhas de metrô, o que possibilitaria "mais que dobrar" a extensão da malha atual. A ampliação das estruturas de rede de trens seria destino de R\$ 15 bilhões, e outros R\$ 9 bilhões seriam investidos em sistema de transporte rápido por ônibus (BRT).

Segundo o gerente-executivo de Infraestrutura da CNI,

Wagner Cardoso, em entrevista à Agência Brasil, o País "subinveste e subfinancia o transporte coletivo", além de privilegiar e subsidiar o transporte individual motorizado, "inclusive na precificação dos combustíveis fósseis utilizados por automóveis e veículos individuais".

Para chegarem em "um nível de excelência", as regiões metropolitanas brasileiras precisam superar a falta de financiamento - fator apontado como "o maior gargalo para a expansão dos transportes urbanos no Brasil".

Na avaliação da CNI, é preciso viabilizar fontes de investimentos, "com recursos nacionais e estrangeiros, além de participação pública e privada".

"É importante ampliar o número de Parcerias Público-Privadas em um modelo de PPP que agrupe a construção do sistema, da operação e da manutenção, em contratos de concessão de duração relativamente longas, em torno de 30 anos", explicou Cardoso.

As 15 regiões metropolitanas avaliadas são Porto Alegre, Brasília, São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba, Belo Horizonte, Goiânia, Belém, Fortaleza, Natal, Salvador, João Pessoa, Ma-



ISABELLE RIEGER/ARQUIVO/JC

País subinveste e subfinancia o transporte coletivo e privilegia o transporte individual motorizado

ceió, Recife e Teresina.

O estudo da CNI aponta que 74% dos 116 municípios com mais 250 mil habitantes cumpriram os prazos estipulados pela Lei de Mobilidade Urbana, que estabeleceu a essas cidades que elaborassem e aprovassem um Plano de Mobilidade Urbana (PMU) até abril do ano passado.

No caso dos municípios com

população entre 20 mil e 250 mil, o prazo dado foi até 12 de abril deste ano. Segundo a CNI, dos 1.908 municípios que se enquadram nesse perfil, apenas 13% atestaram, até setembro do ano passado, ter um plano de mobilidade.

Assim sendo, acrescentou a entidade, "cerca de 87% desses municípios teriam um horizon-

te pequeno (até abril deste ano) para elaborar e aprovar um plano municipal e, portanto, garantir o financiamento de projetos do setor".

"É importante assegurar que municípios sem plano não recebam financiamento federal per capita superior a cidades com planejamento aprovado", alerta Wagner Cardoso.

Pesquisa 'Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização' traça diagnóstico e aponta alternativas

O estudo "Mobilidade Urbana no Brasil: Marco Institucional e Propostas de Modernização", encomendado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), diz que "chama a atenção o subaproveitamento nas nossas metrópoles da bicicleta como um modal de transportes. De fato, em todas as RMs brasileiras, a participação da bicicleta oscilava entre 0,8% e 2,4%, em contraposição a cerca de 4% em Santiago, 7% em Bogotá e 13% na capital da Alemanha", destaca a CNI.

O levantamento apresen-

ta um diagnóstico indicando que "as cidades cresceram, foram amplamente urbanizadas, mas os transportes não acompanharam o ritmo de crescimento". Na sequência, recomenda investimentos em transporte coletivo e transporte individual não motorizado.

"A urbanização não foi acompanhada por um planejamento voltado à redução das distâncias percorridas pelos cidadãos, para a qual o adensamento das cidades e a melhor distribuição de suas principais funções - moradia, trabalho, serviços e lazer - constitui-

riam seu alicerce", diz um trecho da pesquisa.

O estudo acrescenta que, de uma forma geral, as cidades com maiores níveis de renda têm maior demanda por transporte individual. "Isso pode explicar porque em Curitiba 49% das viagens são feitas de carro ou moto, apesar do reconhecido sistema de BRT (Bus Rapid Transit) e de a cidade apresentar uma boa infraestrutura de transportes para os padrões brasileiros".

Já em Salvador e Recife - cidades com rede de transporte públi-

co menos estruturada -, esse modal representa somente 22,1% e 16,7%, respectivamente.

No Rio de Janeiro, "a baixa participação dos transportes individuais (19,5%) pode estar associada a uma confluência de fatores ligados tanto a um menor nível de renda de amplos setores da população metropolitana, quanto à existência de uma extensa - ainda que precária - rede de transportes na metrópole", aponta a CNI.

O deslocamento do trabalhador, de sua casa até o trabalho - e do trabalho até sua casa - "afeta

diretamente" a produtividade e os gastos associados ao transporte, diz a CNI.

Segundo o estudo, "esse desgaste diário afeta não apenas a concentração e a capacidade do funcionário, mas sua assiduidade e probabilidade de afastamento por doenças".

"Nesse sentido, a modernização do sistema seria essencial para melhorar a competitividade da indústria, além de estimular a cadeia produtiva voltada ao transporte público de média e alta capacidade", acrescentou.

Confira algumas das recomendações apresentadas pela Confederação Nacional da Indústria

► Recomendações

► Assegurar instrumentos mais efetivos para a modernização dos sistemas de mobilidade, com o aperfeiçoamento institucional e de governança no âmbito dos municípios, e uma lei municipal como ferramenta de efetivação dos

planos de mobilidade.

► Dotar as regiões metropolitanas de "estruturas de governança mais efetivas, transferindo as atribuições da gestão da mobilidade urbana para uma instituição de natureza metropolitana voltada exclusivamente à mobilidade".

► Viabilizar fontes para o financiamento dos R\$ 295 bilhões em investimentos para as 15 regiões metropolitanas até 2042.

► Nesse sentido, "é importante ampliar o número de Parcerias Público-Privadas em um modelo de PPP que agrupe

a construção do sistema, operação e manutenção, em contratos de concessão de duração relativamente longas (em torno de 30 anos)".

► Ampliação das fontes de financiamento para investimentos em mobilidade, "inclusive pela criação

de fundos de equilíbrio econômico-financeiro das operadoras de transporte coletivo, administrados em âmbito das regiões metropolitanas e alimentando com recursos arrecadados de receitas não tarifárias diversas".